Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.
Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.

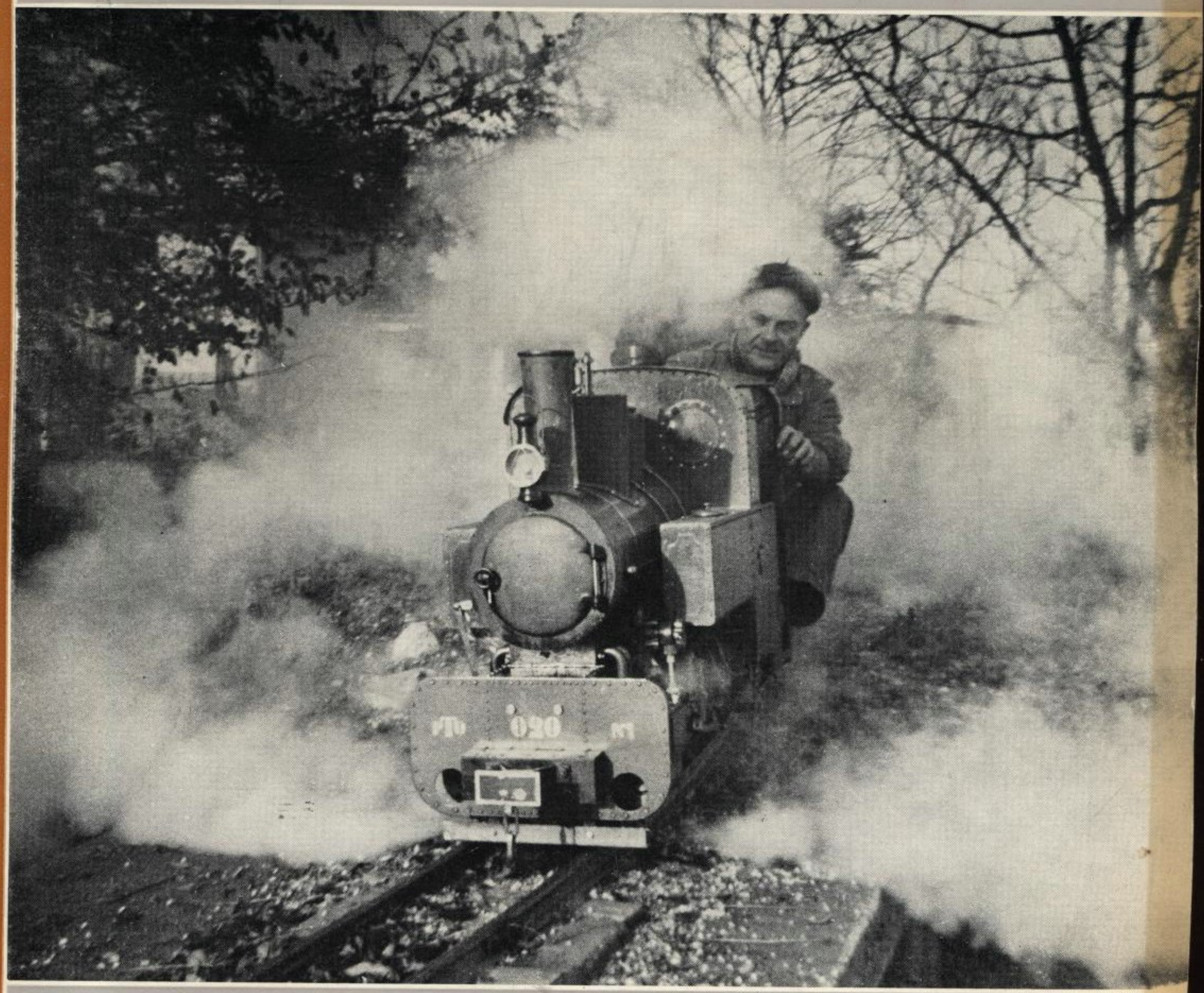
Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :
Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.

Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.
"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"

Merci.

JANVIER' 74

LOCO revue rev



LOCO-REVUE la revue des modélistes et amateurs de chemins de fer N° 346

JANVIER '74

5,70 F

Étranger 6,30 F

SOMMAIRE p. 9

Bonne année !

LOCO revue

N° 346
Janvier '74
37e année

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODÉLISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur : Jean FOURNEREAU Fils

SOMMAIRE

	Page
Une méthode pour être heureux : le P.T.O. (Petit Train des Oiseaux)	10
De la 241.P à la 241.C-1, transformation réalisée à partir du modèle Jouef	16
La 141.R-1336 au banc d'essais de Vitry	21
La conduite sé'ective des trains réso'ue par l'é'ectronique (suite)	22
En direct avec nos lecteurs	25
Adaptation au système 2 rails du locotracteur C 61000 Ibertren en N	27
Le plan du mois : voiture Gril-Express (1/43)	27
Nouvelles brèves	32
En Allemagne fédérale, la fin glorieuse des P8	35
Modé'isme à toute vapeur : construction d'un dynamomètre	36
Model shopping	38
Petites annonces	42
A travers les clubs : communiqués	43
A travers les clubs : liste récapitulative annuelle	44

Dans notre prochain numéro :

Une méthode pour être heureux : le Petit Train des Oiseaux (suite, détails techniques). — Le réseau Colesse père et fils, en HO. — Construction d'une locomotive diesl BB 63000 en N. — Modélisme à toute vapeur : construction d'une pompe d'alimentation manuelle pour locomotive à vapeur au 1/20. — La locomotive à vapeur dans le dépôt, ses organes particuliers (suite). — La conduite sélective des trains résolue par l'électronique (suite). — Le plan du mois : fourgon à bagages avec compartiment poste, série Df, du Réseau breton (1/87). — A travers les clubs : liste récapitulative annuelle (suite). — Encart couleurs.

ENCART COULEURS :

Locomotive à vapeur 120.T, série 101 à 150 dite "Bicyclette",, de l'ancienne Compagnie de l'Ouest.

Ce type de locomotive à simple expansion était principalement utilisé pour le trafic de banlieue et remorquait aisément un convoi de 1200 places en rampe continue de 5°/oo.

Les 120.T "Bicyclettes" disparurent complètement avec l'électrification de la petite banlieue.

Ce matériel est traité par la fiche documentaire Loco-Revue n° 147.

Encart réalisé d'après une gouache de Claude BURET. (tous droits réservés).

NOTRE COUVERTURE

Une ambiance vapeur sur voie de 184 mm dans le Tarn-et-Garonne : le Petit Train de Oiseaux de M. André Cougoureux.

Document PTO

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 3,00 F. en timbres poste, l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :

Editions LOCO-REVUE, Boite postale 9 - 56400 AURAY

Tél. : (97) 24.01.65

R.C. Lorient 66 A 182 - C.C.P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-32 Bruxelles

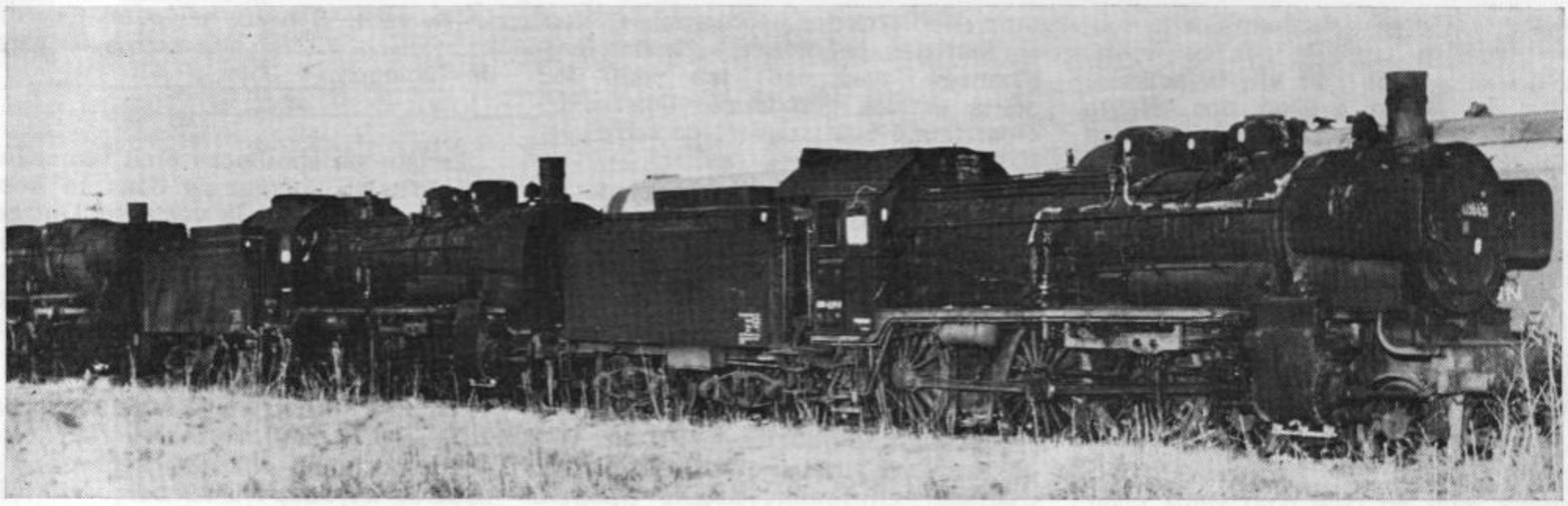
Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août)

FRANCE : 56,00 F — Etranger : 63,00 F ou valeur équivalente en devises.

Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPECIALISES, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.



Au dépôt de Tubingen, des 038 réformées achèvent tristement une valeureuse carrière.

En Allemagne fédérale : la fin glorieuse des P 8

par Jacques LEFEVRE
texte et clichés

Une des plus célèbres séries de locomotives à vapeur vient de terminer, en Allemagne fédérale, sa longue et laborieuse carrière.

Conçues par l'ingénieur Robert Garbe pour le compte des chemins de fer de l'Etat prussien, les locomotives P8, de type 230 à deux cylindres, avaient une puissance d'environ 1 200 chevaux et furent construites entre 1906 et 1928 *. Au total, 3 800 locomotives de ce type ont vu le jour, dont 3 370 pour le compte des chemins de fer prussiens.

C'étaient des machines robustes, idéales pour les trains de voyageurs légers express et omnibus.

La DB leur affecta la série 038 dans la nouvelle numération et, paradoxalement, durant ces dernières années, ces machines avaient été regroupées dans le sud-ouest de l'Allemagne, loin de leur Prusse d'origine ; on les trouvait ainsi à l'effectif des dépôts de Rottweil, Aalen, Heilbronn, Crailsheim et Tübingen. Au service d'hiver 1971-1972, il n'en subsistait que sept exemplaires affectés au dépôt de Tübingen.

Atteintes par les limites de révision ou par la chute de timbre, quatre de ces 230 P8 disparurent au cours du printemps 1972 et, à la mise en place du service d'été 1972, il fut décidé de retirer définitivement des roulements réguliers les trois dernières, c'est-à-dire les 038.382, 711 et 772. La 711 assura, avec force décoration florale, les derniers trains des 26 et 27 mai 1972. Depuis, ces machines n'assuraient plus que des trains spéciaux et des services de manœuvres à Tübingen et Freudenstadt.

Le retrait définitif des P8 n'étant plus qu'une question de mois, de nombreux groupements eurent recours à ces vaillantes locomotives pour leur faire tracter des trains touristiques.

Une de ces manifestations particulièrement réussie fut celle du dimanche 8 avril 1973, où une association d'amis des chemins de fer avait décidé d'organiser, dans la région de Tübingen, un train spécial vapeur avec une P8 en tête.

A Tübingen, outre quelques 150 (série 051) et une 131.T (une des dernière de la série 064), se trouvaient les deux autres P8 encore à l'effectif. Pour la circonstance, la 038-772 avait été repeinte de frais : noir brillant pour les superstructures, châssis, roues et embiellage rouges et tampons cerclés de blanc. Il faut dire qu'ainsi elle avait fière allure, avec sa haute cheminée, derrière laquelle se trouve encore la grosse cloche d'origine au cuivre resplendissant.

Ma rencontre avec un responsable du service traction mit à son comble mon émotion de ferrovipathe ! Imaginez, en effet, que le train spécial du lendemain devait être remorqué en double traction par les P8 !

Le lendemain matin, dès l'aube, quelques mordus tournaient déjà dans le dépôt, autour des vénérables ma-

La machine 038 711, en gare d'Ebingen le 8 avril 1973, lors de la sortie spéciale organisée de Tubingen à Rottweil et Horb.

* Voir fiche documentaire double Loco-Revue nos 207/208 (230.C, E, F et H).

chines. Un clair soleil mettait la touche finale au brillant des peintures, tandis que, dans l'air vif, la moindre fuite de vapeur prenait des allures nuageuses, conditions idéales pour les photographies.

A 9 heures, les deux locomotives, la 711 et la 712, étaient en tête du train spécial en gare de Tübingen.

Ceux qui ont déjà eu l'occasion d'accompagner un train spécial vapeur imagineront facilement la suite des événements car, par-delà les frontières, les scènes se retrouvent identiques lorsque des amoureux de la vapeur sont en face d'un vieux chaudron : fébrilité des photographes, étonnement des enfants, discussions passionnées, avec dans les yeux des petits et des grands cet émerveillement teinté bien souvent de nostalgie.

Et puis, tout au long du parcours, dans cette magnifique région du Jura Souabe, la foule des admirateurs motorisés guettant le train au sommet des rampes, sur les ponts, dans les courbes. A bonne vitesse, les deux locomotives conduisirent leur convoi jusqu'à Ebingen où la 711 abandonna la partie. En simple traction, la 772 redémarra le train, puis, entre Rottweil et Horb, ce fut au tour de la 382 d'assurer un renfort double traction. Enfin, vers 19 h 30, seule en tête de la rame, la 772 fit son entrée en gare de Tübingen.

La journée apothéose était terminée, qui laissera longtemps dans le souvenir de ceux qui la vécurent l'image de ces locomotives racées et vaillantes, glissant leur silhouette un peu anachronique au creux des vallées de cette douce région.

Aujourd'hui, il n'y a plus de P8 chaude à Tübingen, mais nous croyons savoir que des trains omnibus sont encore assurés en Bade-Wurtemberg. ■

Supplément à Loco-Revue n° 346 - Planche 14 - Tous droits réservés. Imprimé en France - I.O.V. Vannes

CL. BURET. ⅞

1878-80 - *Compagnie de l'Ouest : Locomotive de banlieue type 120 T (simple expansion) série 1 à 100*